BMW R 1200 C CLASSIC

LA JAMES BOND MOTO !

Texte et photos Bruno Treins 63 - Pontgibaud

MODE D'EMPLOI

Je prends ma plume aujourd'hui (ou devrais je dire mon ordinateur), pour vous décrire mon bébé, j'ai nommé ma **BMW R 1200 C Classic**. À 41 ans, marié, avec 2 enfants, je m'en sers principalement pour des balades entres amis. Elle ne goûte que rarement l'eau, à part au nettoyage.
Après des années de motos, et 15 ans en tant que Gendarme Motocycliste, fidèle à la marque BMW, il a été tout naturel d'acheter une moto à l'hélice lorsque j'ai arrêté. Mon choix s'est donc porté sur ce modèle peu banal que l'on aime ou que l'on déteste. La vitesse ne figurant plus comme mon principal plaisir, je me suis décidé pour ce custom afin de freiner mes ardeurs.
Une BM reste une BM, même si ce modèle était destiné à concurrencer une célèbre marque des States, la marque bavaroise voulant conquérir les motards américains. Pour ce faire, rien de mieux qu'un custom.
Plus dans l'esprit cruiser, le gros bicylindre de presque 1200 cm³ permet un couple magique, surtout à bas régime, pour cette machine qui ne déborde pas de puissance mais qui autorise facilement le duo.

LE CRUISING SUR LE MONDE SPORTIF

BMW a voulu compléter sa gamme avec un custom. Plusieurs versions seront déclinées au fil des années. Je ne parlerai que de la Classic dont j'ai fait l'acquisition il y a 3 ans.
Son premier propriétaire ne roulait pas beaucoup. Si vous êtes célibataire, vous rajoutez un pare brise afin de pouvoir tenir une cadence raisonnable sans vous fatiguer sur l'autoroute, et avec votre sac à dos, vous pouvez parcourir la France

Ma béhème modèle 1998, affichant aujourd'hui 27000 km d'origine..

Il faut reconnaître que l'équipe design a créé une superbe moto

p11a13 26/04/07 19:50 Page 12

Lorsque maman participe à la balade…

La moto d'origine est très inconfortable pour la passagère. Il a fallu prendre le catalogue des accessoires du constructeur pour améliorer le côté pratique.

Rajout d'une selle dite confort à l'arrière, à ce moment là, l'assise devient le sissi-bar auquel on rajoute un petit porte-bagages, mais aussi 2 sacoches latérales pour le sac à main et la trousse de maquillage de madame.

La finition se révèle assez bonne dans l'ensemble malgré quelques plastiques chromés.

Le tableau de bord n'est pas franchement débordant d'informations mais le principal est au rendez vous, il faudra se passer de l'heure et du compte tour. Par contre, la clé de contact en métal avec l'hélice incrustée au centre qui se noie dans le tableau est du plus bel effet.

Prise en main. Elle est relativement aisée, malgré les 256 kg, même si certains trouvent que le guidon très large, ne facilite pas les demi-tours (c'est une question d'habitude), il permet toutefois de ne pas avoir les bras tendus.

La position du pilote reste classique puisque contrairement aux customs, les jambes ne sont pas tendues vers l'avant mais les pieds reposent bien sur des cale-pieds bien ajustés.
Les commodos sont à bonne portée de doigts et de qualité. Les poignées de frein et d'embrayage permettent un réglage de jeu de 4 positions facilement ajustables, permettant de rattraper l'état d'usure.
Seule une béquille latérale est disponible, toute chromée et de belle facture, elle empêche la moto de démarrer si elle n'est pas repliée.

Le moteur. Plaisant bien secondé par la boîte à 5 rapports, permet des dépassements sécurisants. Le double allumage offre un gain de souplesse et de régularité. Dès les premiers tours minute, ça repart sans à-coup !

L'échappement délivre un bruit sourd plus agréable que la sonorité aseptisée des autres flats, mais qui n'a rien à voir avec le son des machines américaines.

> La puissance de 61 CV permet une circulation aisée sur les petites routes de France mais une vingtaine de chevaux supplémentaires auraient fait mon bonheur pour pouvoir suivre quelques sportives sur les routes montagneuses.

La boîte de vitesses. « Comme toutes les BM, la première claque ! » me faisait remarquer un motard en Yam, qui au moment de démarrer fit claquer la sienne. C'est normal, tant que la boîte s'exprime, c'est qu'elle est vivante. Avec les 5 rapports, vous pouvez atteindre ce dernier alors que vous n'êtes à 70 km/h et la moto ne rechigne pas. La transmission finale par arbre et cardan limite l'entretien.

Tenue de route. Elle me paraît au dessus de la norme pour ce genre de moto malgré une hauteur limitée qui souvent en virage vous rappelle que vous avez des cale-pieds. Elle reste très maniable tant qu'elle roule et sur les petites routes sinueuses. Seul peut apparaître un léger guidonnage à la décélération lorsque le moteur est en sous-régime.

Celle-ci atteint ses limites lorsque la chaussée est dégradée, et souvent elle vous donne l'impression de « partir du cul », notamment dans les ronds-points franchis à faible vitesse.
En ville. Son gabarit et surtout sa largeur ne facilitent pas le passage entre les automobiles. Dès l'arrêt, lorsque le pied est au sol, l'impression d'avoir un camion entre les mains se fait ressentir, impression vite gommée dès le premier tour de roue. La large roue arrière de 15 colle à la route alors que celle de devant, toute fine, en 18, donne la sensation que la moto va décoller de l'avant.

Freinage. J'ai connu mieux lors de mes dernières patrouilles au guidon des R 1150 RT, mais on peut toujours se dire qu'il y a pire.

Avec deux disques à l'avant de Ø 305 mm et un à l'arrière de Ø 285 mm, je peux affirmer que le rapport poids/puissance/freinage est bien calculé. Il s'avère à la hauteur quand on remarque que certains customs modernes ne bénéficient que d'un tambour à l'arrière. L'ABS étant disponible en option.

L'éclairage. Avec son gros phare avant, l'éclairage semble correct, ainsi que le petit feu arrière intégrant le stop.

Question look

La ligne générale en impose au premier regard donnant l'impression d'une moto lourde à manipuler, impression vite oubliée dès le premier tour de roue.

J'ai juste modifié la couleur des clignotants de orange à noir fumé et posé une petite plaque d'immatriculation dans le style custom. Les valises en cuir véritable sont parfaitement assorties au design du Cruiser

Pour l'anecdote. Si vous devez changer une ampoule à l'arrière, méfiez vous du cerclage chromé en plastique qui entoure le feu car au remontage sa fragilité pourrait vous faire sortir le porte monnaie. Les fixations et cabochons de clignotants en plastique sont également fragiles.

Le confort. **La selle** de ma 1200 C (premiers modèles) est un peu dure, mais bien enveloppante au niveau de l'arrière train, les millésimes suivants ont eu droit à une selle un peu plus rembourrée. À la longue, sur les longs trajets, le fessier est mis à rude épreuve et encore plus celui de la passagère si elle ne dispose pas de la selle confort en option.

La suspension arrière se révèle un peu ferme. L'**amortisseur** réglable, assure un confort raisonnable. Pour les longs parcours à vitesse soutenue, notamment sur l'autoroute, il faudra avoir recours au portefeuille pour

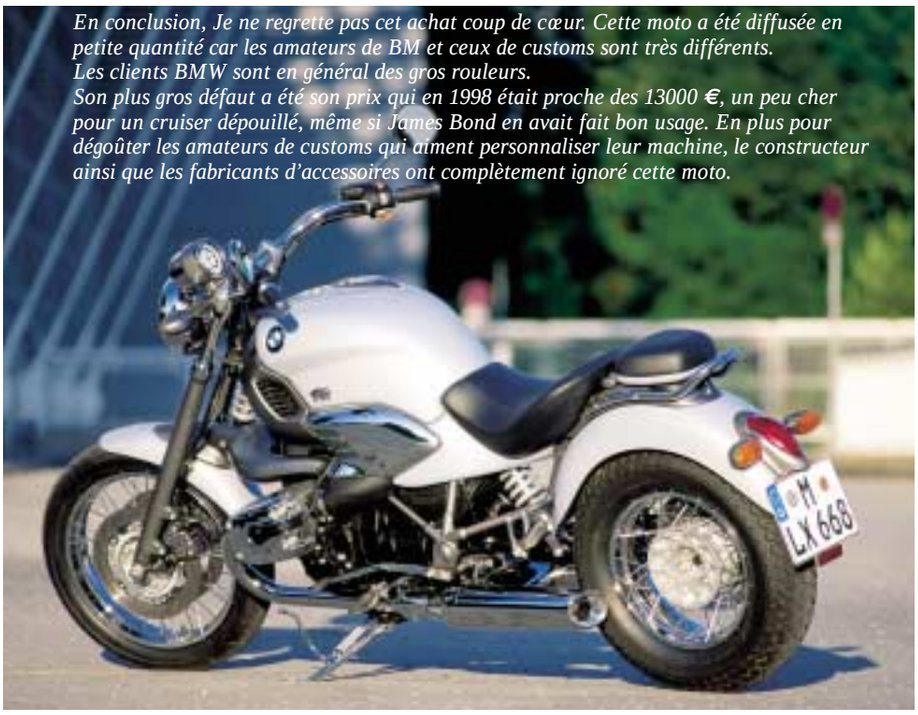
p11a13 28/04/07 16:20 Page 13

rajouter un pare-brise de protection. Ayant fait l'expérience de rouler sans au tout début, lorsque les autres propriétaires de Cruisers me décrivaient les vertus de celui-ci, je restais de marbre. Mais un jour, en regardant les petites annonces, j'en ai trouvé un à vendre à moitié prix (pour ceux qui connaissent les prix des accessoires BMW) et je me suis laissé tenter. Je peux dire aujourd'hui que je ne pourrais plus rouler sans.

Coté consommation. En conduite tranquille ce cruiser se contente de 5 l au 100km grâce à l'injection, par contre elle peut monter à 8 si on joue avec la boîte sur routes sinueuses à allure soutenue et enfin à 130 km/h sur autoroute, il faudra alors compter 6,5 l en moyenne. Avec son réservoir de 17 litres et son témoin de réserve, vous disposerez d'une bonne autonomie.

Entretien. Chez BM, cher ou pas cher ? Surprise lorsqu'on compare avec d'autres marques, je constate que l'écart n'est pas flagrant. Les révisions sont tous les 7500 km ou un fois par an. L'avantage c'est la transmission par cardan qui ne demande qu'un entretien réduit et bien souvent un petit contrôle.
Pas de carénage et facilité d'accéder aux différentes pièces mécaniques, réduisent les frais d'intervention.

En conclusion, Je ne regrette pas cet achat coup de cœur. Cette moto a été diffusée en petite quantité car les amateurs de BM et ceux de customs sont très différents. Les clients BMW sont en général des gros rouleurs. Son plus gros défaut a été son prix qui en 1998 était proche des 13000 €, un peu cher pour un cruiser dépouillé, même si James Bond en avait fait bon usage. En plus pour dégoûter les amateurs de customs qui aiment personnaliser leur machine, le constructeur ainsi que les fabricants d'accessoires ont complètement ignoré cette moto.



QUELQUES SOUCIS

L'échappement dont les éléments se désolidarisent, ainsi que le disque de frein arrière qui a du jeu font que vous êtes suivi en permanence par un bruit de ferraille. Ces défauts survenus en début de carrière ont souvent été pris en garantie par le constructeur, comme le défaut des jantes arrières.
Concernant ce dernier défaut, il s'agit du chrome sur la jante qui s'écaille et à la longue part en plaques, laissant une jante pleine de boutons noirs.
Cette maladie apparue au bout de 2, voire 3 ans, a été prise en charge par BM qui a assuré le remplacement gratuit pour les motos qui avaient un peu usé leur bosse. La mienne n'ayant pas roulé beaucoup, cette maladie est arrivée plus tardivement et elle a été à ma charge.

LA BONNE ADRESSE

Dans notre région, nous avons un chromeur d'accessoires qui nous rend de bons services, j'ai nommé Chrom'Ancien, la preuve en photo !

Chrom'Ancien
6 rue Gambetta
63510 - Aulnat
04 73 61 29 65.

LES +
Finition
Moteur souple et agréable
Confort

LES −
Prix
Plastique chromé

MINI FICHE TECHNIQUE

BMW R 1200 CLASSIC

Moteur	
Type	**bicyl. à plat refroidi par air, 4 T, culbuté, 4 soupapes par cylindre**
Cylindrée	1170 cm³
Alésage	course 101 x 73 mm
Puissance	61 ch (45 kW) à 5 000 tr/min
Couple	10,1 m.kg (98 N.m) à 3 000 tr/min
Transmission	par cardan.
Boîte	à 5 rapports

Mon gros dilemme

Ça va être de lui trouver prochainement une remplaçante. En effet, je voulais changer mais avec mon épouse nous ne sommes pas d'accord. Notre choix se porterait sur une BMW K 1200 LT ou R 1200 RT ou chez Harley sur une Road King Classic ou Héritage Softail Classic. Pour le moment, ma belle me donne entière satisfaction, alors je pense faire encore un petit bout de route avec elle.

À suivre…

REJOIGNEZ MOTODOME, LE CLUB MOTO DU PUY DE DÔME !

Nous avions créé un petit groupe de motards qui ne roulaient qu'avec des Cruisers. Nous formions une bonne équipe, tous passionnés par cette moto, et circulant tous avec le même esprit. Depuis l'année dernière, certains nous ont fait des infidélités en changeant de machine, mais l'entente dans le groupe était si forte que nous avons décidé de créer un club moto pour tous nous retrouver sans tenir compte du type du deux roues. Le club est né en novembre 2006, il s'agit de Motodome, le club moto du Puy de Dôme, ouvert à tous (voir JDM n°43, page 47).

Contact
Bruno Treins président de Motodome.
Également gérant de chambres d'hôtes et dortoir où il accueille les motards (Relais motards Le Clos Di Pontine).
motodome@motodome.fr
www.motodome.fr
www.leclosdipontine.com